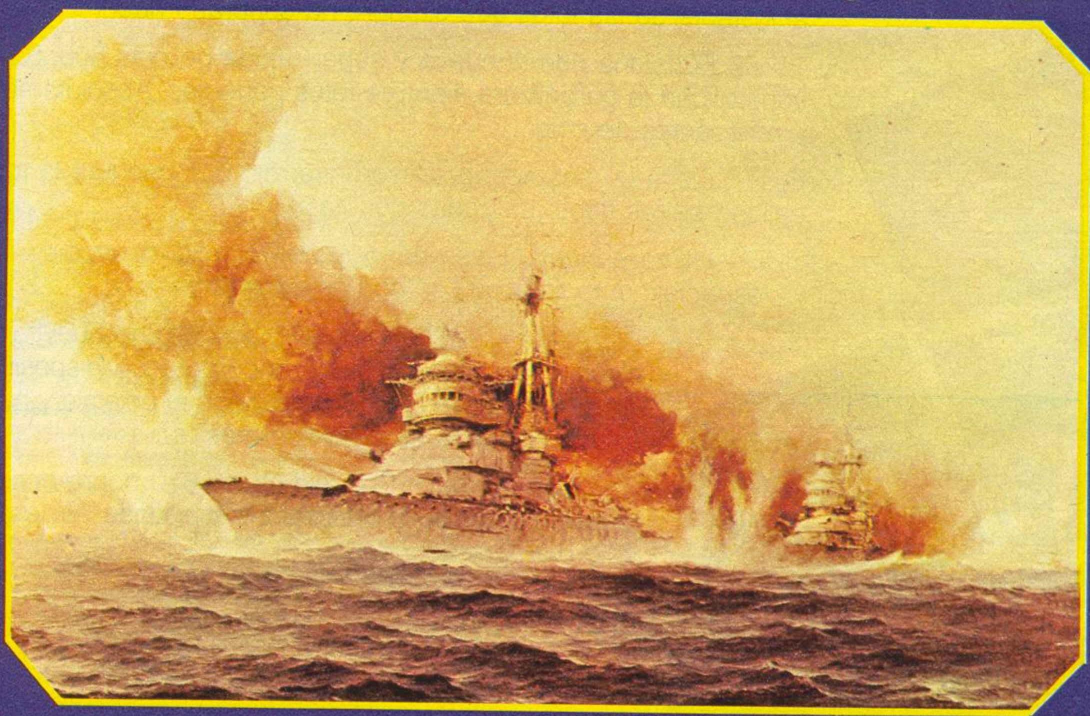
LA VANGUARDIA

1914-18 * 1939-45

GRANDES BATALLAS

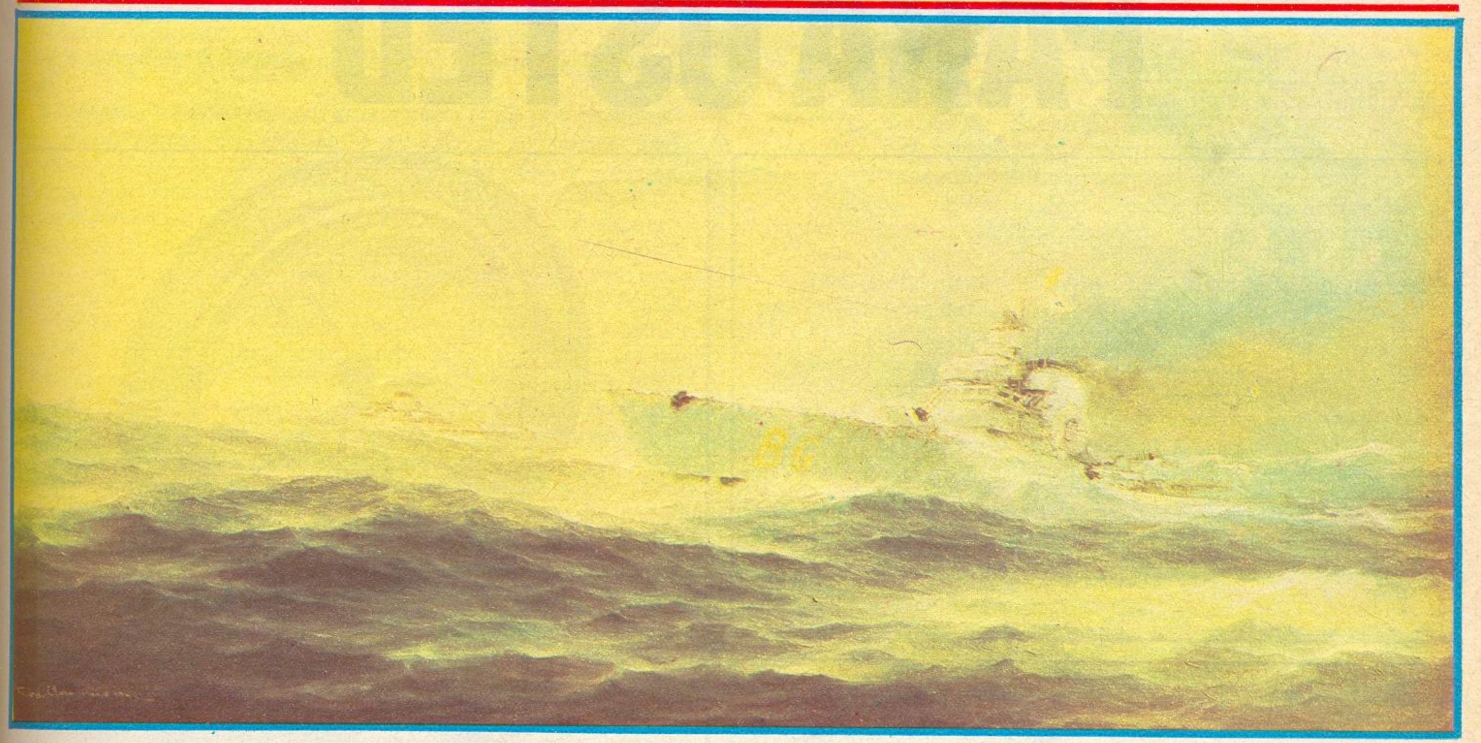


NAVALES

Por Giorgio Giorgerini

Fascículo 6

La guerra naval en el Mediterráneo



El 10 de junio de 1940 Italia entró en guerra al lado de Alemania contra Francia y Gran Bretaña. Al margen de los frentes terrestres que los responsables italianos crearon para el propio ejército (Grecia y la Unión Soviética), injustificados y alejados del principal frente italiano —el del Africa septentrional—, la guerra de Italia fue desde el primer día, y no podía ser de otro modo, una contienda naval. Esta guerra, que se combatió en el Mediterráneo, fue exclusivamente una guerra defensiva y de ataque al tráfico comercial desarrollada por ambos adversarios: Italia para poder alimentar al cuerpo de expedición italogermano en Libia, en donde se hallaba el principal frente del Eje contra Gran Bretaña y sus aliados, y además para mantener las comunicaciones con las islas metropolitanas, con el Egeo, Albania y Grecia; Gran Bretaña, fundamentalmente, para abastecer la isla de Malta y, de forma excepcional y sólo durante la primera fase del conflicto, para permitir que llegasen algunos buques de carga desde el Estrecho de Gibraltar hasta el Canal de Suez.

El hecho de que la guerra en el Mediterráneo fuese tan sólo contra el tráfico mercante y no de mera búsqueda de la batalla en sí por parte de las principales fuerzas navales, queda demostrado por el sesgo de las operaciones y por determinadas situaciones reales que se han verificado, tales como:

– el tráfico italiano fue continuo, con un flujo ininterrumpido de buques mercantes entre los puertos metropolitanos y los de ultramar;

– la oposición a dicho flujo siempre fue llevada a cabo por los británicos con medios exclusivamente aéreos y submarinos y, sólo durante breves períodos de tiempo, con algunos cruceros ligeros y cazatorpederos que, mediante el auxilio del radar, de eficaces aviones de reconocimiento y de un competente y avanzado sistema de interceptación y descifrado de los mensajes del Eje, efectuaron esporádicas incursiones por el Mediterráneo central;

— en ningún momento fueron utilizadas las grandes unidades de superficie británicas contra los convoyes italianos;

— el tráfico británico se limitó hasta finales de 1942 a sólo 14 convoyes dirigidos a Malta o de regreso de esta base (después de esa fecha y de los desembarcos aliados en Africa del Norte, la situación estrátegica se modifico radicalmente);

— para la protección de estos 14 convoyes fueron destacados siempre desde Gibraltar y de la ciudad egipcia de Alejandría grandes contingentes navales de la «Mediterranean Fleet», de la «Fuerza H» y, en ocasiones, también de la «Home Fleet».

La protección del tráfico mercante obligó a la Marina italiana, y en particular a las unidades ligeras, a una serie continua de extenuantes singladuras y combates que no conocieron tregua; en cambio, el ataque a los pocos convoyes británicos requirió la intervención del grueso de la Armada italiana. Intervención que, por encima de los resultados y en la mayoria de los casos, siempre se realizó. Por consiguiente, la guerra del Mediterráneo fue un conjunto de acciones que tendieron a interrumpir la corriente del tráfico mercante, mientras que todas las acciones navales entre las grandes formaciones aeronavales fueron debidas a la intervención de la escuadra italiana contra los escasos convoyes organizados por la Marina británica. Por el contrario, la salida al mar de importantes fuerzas italianas para la protección del tráfico con Libia, como fueron las operaciones M 41, M 42, M 43, T 48 y otras, en ningún momento provoco la intervención de los destacamentos de la Marina británica.

La realidad de la guerra en el Mediterráneo consistió en la prolongada batalla de los convoyes italianos. Respecto al tráfico con Libia, los resultados pueden resumirse del siguiente modo: 993 convoyes de buques mercantes, 203 convoyes de unidades militares, 1.905 unidades mercantes utilizadas, 326 unidades militares empleadas, 2.206 barcos de escolta utiliza-

Texto e ilustraciones sacadas del volumen
«Grandi battaglie navali», C. 1981, Gruppo Editoriale Fabbri, Milano.

dos; 9.245.171 t.r.b. de la flota mercante, y 584.257 t.r.b. perdidas, de la misma. Este tráfico permitió transportar a Africa septentrional 189.162 hombres (de 206.402 embarcados), igual al 91,6 por ciento de todos los que partieron, y 1.929.955 toneladas de materiales y provisiones (de 2.245.380 toneladas embarcadas), igual al 85,9 por ciento de los cargamentos enviados. Así, pues, no puede afirmarse en verdad que las fuerzas británicas bloqueasen el tráfico italiano. Mención especial merece el transporte de cargamentos de carburante que fracasó en su llegada a destino, hecho al que se imputa con convicción bastante difundida la derrota africana de la Armada italogermana.

La Marina italiana transportó con éxito el 80 por ciento de estos cargamentos, un verdadero triunfo si se piensa que constituían el blanco prioritario para los aviones y buques británicos. La crisis del abastecimiento en el frente libioegipcio no puede achacarse a la Marina italiana o a un precario mantenimiento de las líneas de comunicación. Los motivos de la crisis eran muy distintos: si al Africa septentrional sólo fueron expedidas 599.337 toneladas de combustible y carburante (y llegaron 476.703 toneladas, equivalentes al 80 por ciento), y tales cantidades se mostraron insuficientes, la culpa no fue de la Marina ni del resultado de la batalla de los convoyes, sino más bien de la crítica y grave economía de guerra, del frágil aparato productivo, de las graves lagunas de la preparación bélica y de la carencia de carácter político y estratégico.

La segunda gran batalla del Mediterráneo fue la de los convoyes dirigidos a Túnez, que duró desde noviembre de 1942 hasta mayo de 1943. Presentó un cariz distinto al de la batalla de Libia por dos motivos fundamentales: la irrupción en el Mediterráneo de masivas y poderosas fuerzas aeronavales angloamericanas, y las distintas condiciones político - estratégicas de Italia y de las relaciones italogermanas. La Marina italiana se enfrentó a esta batalla en dramáticas condiciones de inferioridad y sometida a un continuo ataque aeronaval aliado. A pesar de ello, logró efectuar 276 convoyes mercantes y 167 militares, y permitió que llegase a destino el 93 por ciento del personal embarcado y el 71 por ciento de materiales y provisiones, sin lugar a dudas un gran éxito. Al gran compromiso impuesto por las batallas de los convoyes líbicos y tunecinos, hubo que añadir el tráfico con Grecia, Albania, el Egeo y las islas metropolitanas.

En resumen, la verdader guerra del Mediterráneo, es decir, la de los convoyes italianos, puede sintetizarse en las siguientes cifras: 4.385 convoyes (122 al mes, igual a una media de 4 convoyes diarios en el mar);

1.242.729 hombres transportados, equivalente al 96 por ciento del personal embarcado;

4.199.375 toneladas de material y avituallamientos que llegaron al punto de destino, igual al 90,5 por ciento de todo lo enviado.

Los carburantes y combustibles llegaron a los puertos de desembarco en la medida del 81 por ciento.

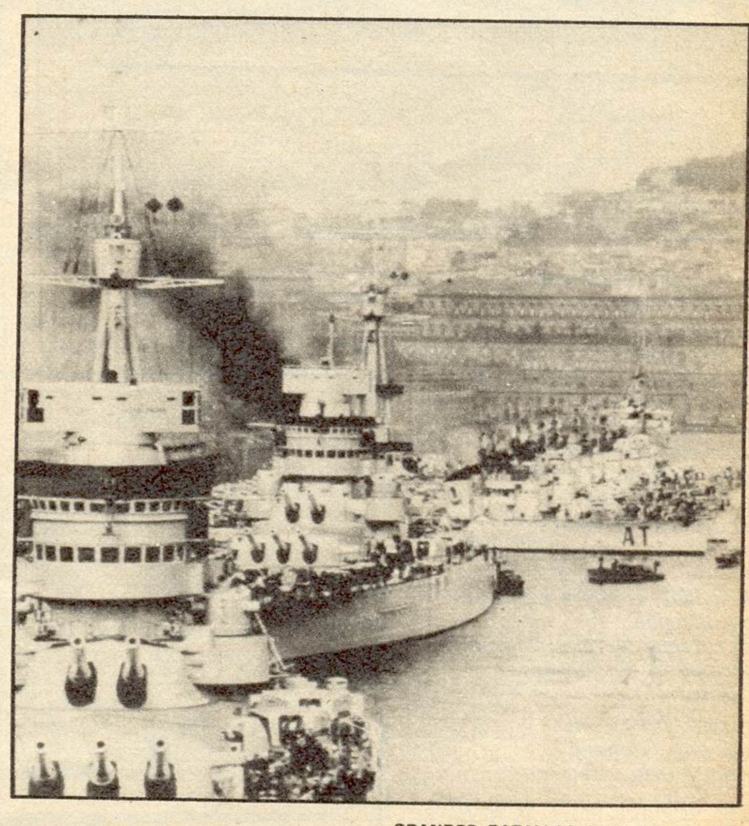
Es indiscutible que la Marina italiana venció, pues, en su verdadera guerra, con lo que satisfizo de lleno su principal objetivo bélico que era precisamente el de asegurar el abastecimiento a las divisiones que operaban en ultramar. El que luego los aprovisionamientos fuesen insuficientes, dispersos y desorganizados, sin duda hay que achacarlo a otras causas y no sólo a los responsables políticos, militares y económicos del país, que no supieron prepararlo para la guerra.

Es ésta, en síntesis, la verdadera guerra del Mediterráneo: después de los desembarcos angloamericanos en Sicilia y tras los acontecimientos del 8 de septiembre de 1943, las operaciones navales decayeron en acciones de guerrilla costera y de apoyo a los desembarcos.

La batalla de Punta Stilo

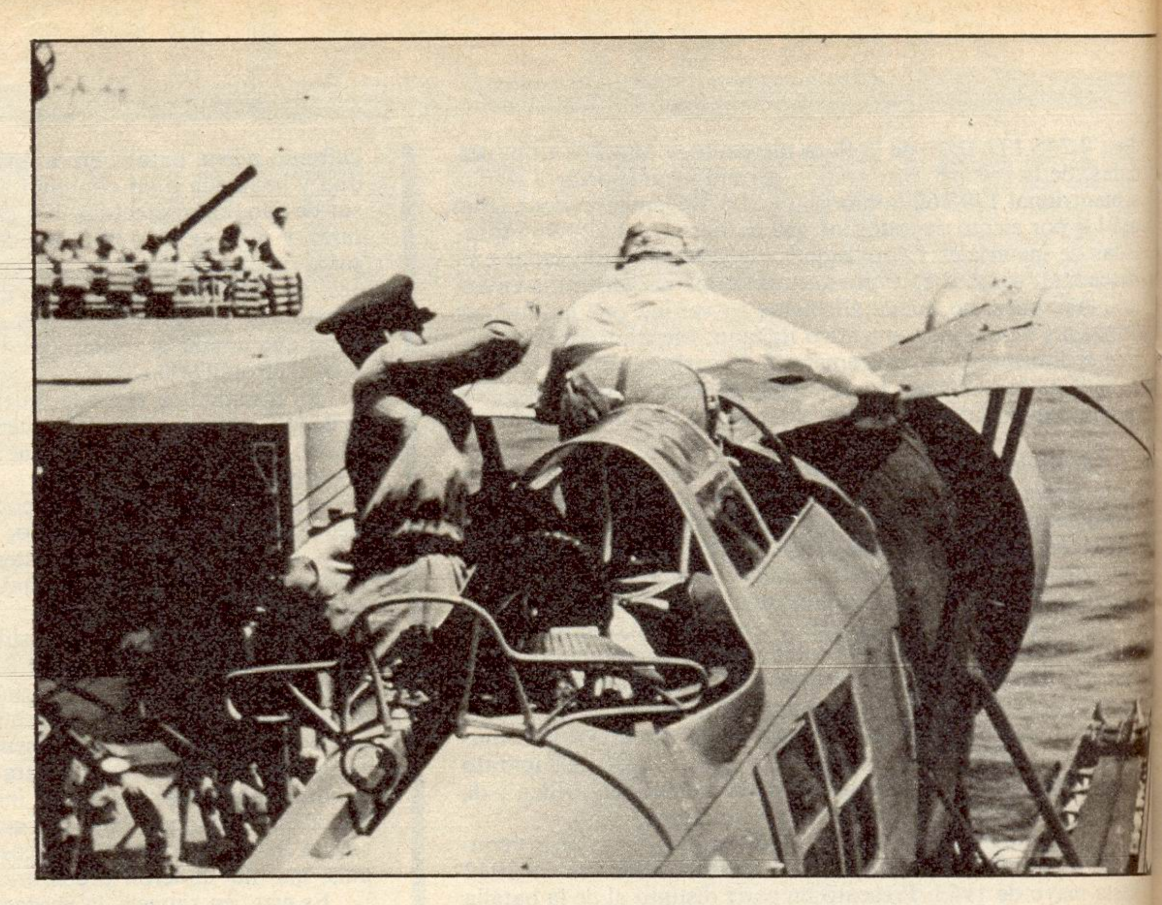
La batalla de Punta Stilo o de Cabo Spartivento, como ha sido denominada respectivamente por italianos y británicos, fue el único hecho de armas naval digno de ser definido como batalla, aun cuando limitada en el tiempo y en los resultados. Punta Stilo tiene significado porque representó, ante todo, el primer encuentro naval ítalobritánico de la historia; porque fue la primera batalla de la Segunda Guerra Mundial que se combatió entre fuerzas navales numéricamente importantes y porque fue un enfrentamiento llevado a cabo con criterios de «manual», con maniobras y tácticas ortodoxas, que implicó casi por completo a las Armadas italiana y británica del Mediterráneo.

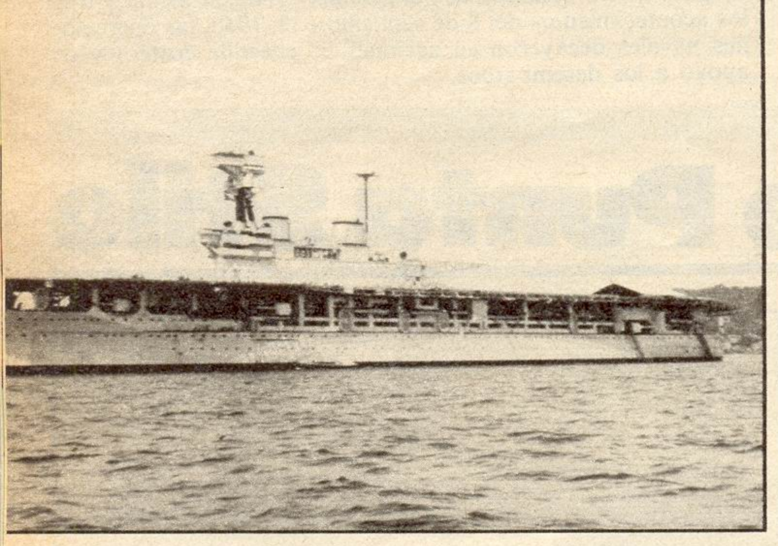
Con anterioridad la ruptura de hostilidades, las operaciones navales previstas en el Mediterráneo ya habían dejado traslucir su característica exclusiva; la de estar vinculadas únicamente a las corrientes de tráfico mercante, sin importar cuáles fuesen las partes beligerantes. Así, el 9 de junio de 1940, un día antes de que Italia declarase la guerra a Gran Bretaña y Francia, el Estado Mayor del Ejército italiano (Superejército) recibió la orden del Ministerio de la Guerra de organizar con el Estado Mayor de la Marina (Supermarina) un rápido envío de provisiones necesarias a las tropas destacadas en Libia que, 24 horas antes de iniciarse la beligerancia, ya tenían necesidad de aprovisionamientos para completar, aunque no del todo, las propias dotaciones de hombres, medios y materiales. Es decir, de forma más detallada, tenían que llegar a Libia: 13.000 hombres, 40.000 toneladas de víveres y 18.000 de carburante; 1.250 autovehículos, 1.700.000 proyectiles de artillería, 48.000.000 de balas para armas ligeras y 800.000 bombas de mortero. Por su parte, la Aviación



Los acorazados Cavour *y* Cesare *fondeados en Nápoles con una escuadrilla de destructores. Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, la teoría naval italiana se basaba en la tesis de la búsqueda de un enfrentamiento directo con el grueso de la flota adversaria*

Un hidroavión de reconocimiento Ro.43 a punto de ser catapultado desde la cubierta de un crucero en la fase pretáctica del encuentro de Punta Stilo; el aparato es enviado precisamente para localizar la «Mediterranean Fleet». La inexistencia de buques portaaviones en la Armada italiana hacía difícil descubrir la presencia y la posición de las fuerzas navales adversarias. Por ello se recurrió a los pequeños hidroaviones de reconocimiento transportados en las grandes unidades navales para tener al menos alguna información sobre el enemigo, siempre que lograsen escapar de los aviones de caza británicos embarcados en los portaaviones. Dichos hidroaviones eran aparatos poco veloces, con autonomía limitada, casi desarmados, con una tripulación constituida por un oficial de Aviación, el piloto, y un oficial de Marina, el observador





Arriba: el portaaviones británico Eagle*; formaba parte de la escuadra que combatió con la italiana en Punta Stilo, el 9 de julio de 1940. La batalla presenció un amplio uso de la aviación por ambas partes aunque sin resultados positivos; es más, en ella se pusieron de manifiesto anomalías, retrasos y falta de coordinación. La carencia de una aviación marítima o de una naval pesó sobre las operaciones de la Marina italiana durante toda la guerra*

UNIDADES EN LA BATALLA DE PUNTA STILO (9 de julio de 1940)

Acorazados
italianos (2): *Cesare, Cavour*
británicos (3): *Warspite, Malaya, Royal Sovereign*

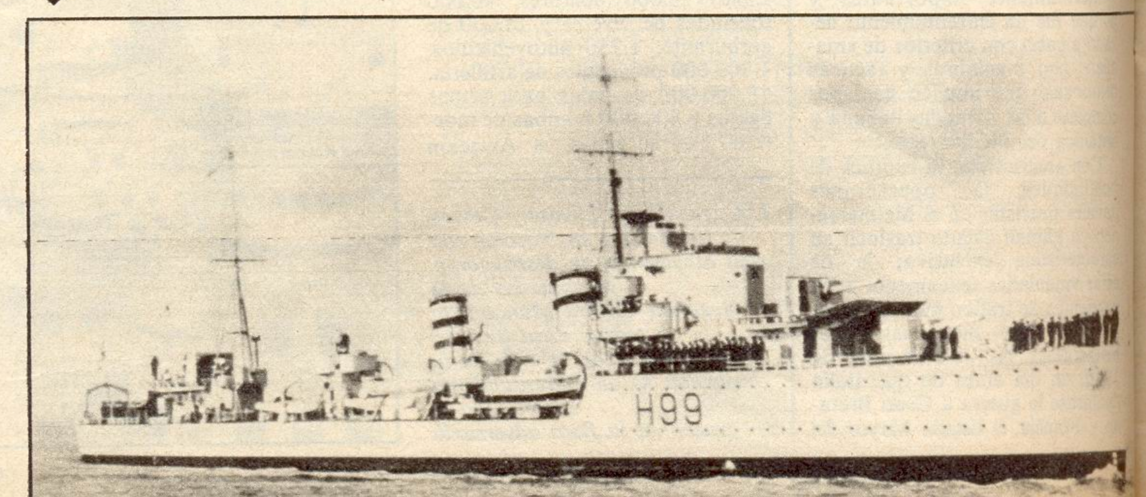
Portaaviones
británicos (1): *Eagle*

Cruceros pesados
italianos (6): *Bolzano, Trento, Fiume, Gorizia, Zara, Pola*

Cruceros ligeros
italianos (8): *Duca degli Abruzzi, Garibaldi, Da Barbiano, Di Giussano, Eugenio di Savoia, Duca d'Aosta, Attendolo, Montecuccoli*
británicos (5): *Liverpool, Neptune, Orion, Sydney, Gloucester*

Destructores
italianos (20): *Vivaldi, Pancaldo, Freccia, Saetta, Alfieri, Gioberti, Oriani, Carducci, Artigliere, Camicia Nera, Aviere, Geniere, Lanciere, Corazziere, Carabiniere, Ascari, Granatiere, Fuciliere, Bersagliere, Alpino*
británicos (15): *Nubian, Mohawk, Hero, Hereward, Decoy, Hyperion, Hostile, Hasty, Ilex, Dainty, Defender, Juno, Janus, Vampire, Voyager*

El destructor británico **HMS Hero**



tenía que enviar rápidamente a Cirenaica, por vía marítima, 5.000 toneladas de materiales, entre los cuales 20.000 barriles de gasolina para los aviones. Y todo esto se efectuaba cuando la guerra ya se había iniciado, mientras que, en cambio, las posibilidades de envío habrían sido completamente seguras algunas semanas o meses antes. Así comenzó, prácticamente en el mismo día de la entrada de Italia en la guerra, ese ir y venir del tráfico entre los puertos italianos y los del Africa septentrional que se concluyó en mayo de 1943 con el abandono de las costas africanas por parte de las tropas italogermanas, y que en ningún momento consiguieron detener o bloquear las tropas británicas.

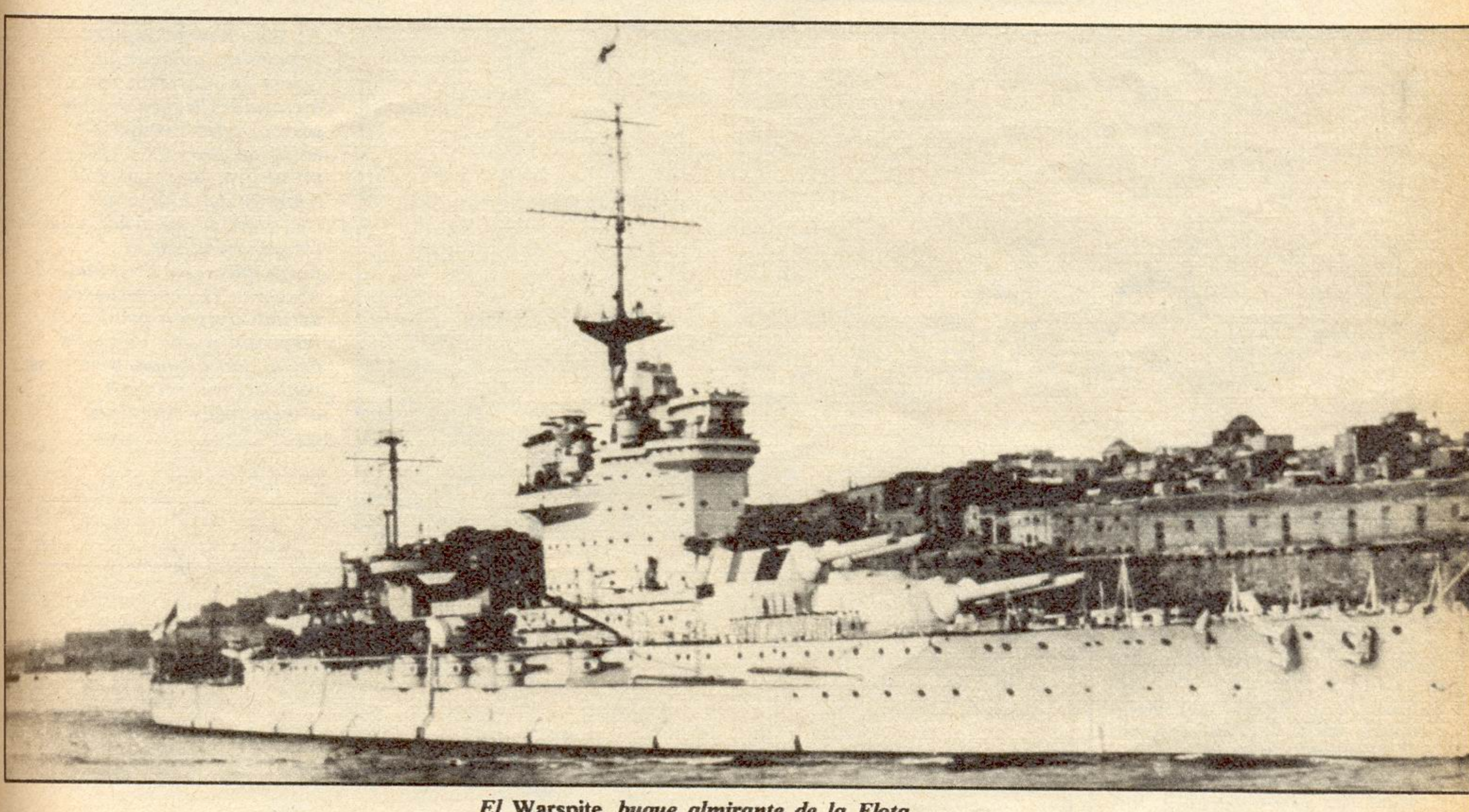
La organización del primer gran convoy italiano —indudablemente imposible de comparar con los convoyes atlánticos por evidentes motivos, y no sólo este primero, sino también todos los que cruzaron más tarde el Mediterráneo, tanto italianos como británicos—, se completó a principios de julio. El día 3, Supermarina emitió la orden de operaciones n.º 11, relativa a la salida del convoy protegido por toda la fuerza de combate. El convoy se componía de 5 buques destinados a Bengasi con un cargamento de 232 autovehículos, de los cuales 74 eran carros de combate, 10.445 toneladas de materiales, 5.720 toneladas de carburante y lubrificante, y 2.190 hombres. Para la escolta directa del convoy, se destinaron la 2.ª división (2 cruceros), la 10.ª Escuadrilla de destructores (4 unidades), la 4.ª Escuadrilla de torpederos (4 unidades) y una sección de 2 torpederos. Para la escolta a distancia, a 35 millas al Este, fueron asignados el crucero **Pola**, buque insignia de la 2.ª Escuadra naval (almirante de escuadra Riccardo Paladini), con la 1.ª (3 cruceros) y la 3.ª División (2 crucerosros) y la 9.ª, 11.ª y 12.ª Escuadrillas de destructores (12 unidades); a 45 millas al Este, fue asignada la 7.ª División (4 cruceros) con la 13.ª Escuadrilla de destructores. La fuerza de protección estuvo compuesta por la 5.ª División (acorazados **Giulio Cesare** y **Conte di Cavour**), y por la 4.ª y 8.ª Divisiones (6 cruceros) con la 7.ª, 8.ª, 15.ª y 16.ª Escuadrillas de destructores (13 unidades).

La 14.ª Escuadrilla fue retenida en Taranto, pero se le ordenó que zarpase enseguida. El comandante en jefe en el mar era el almirante de Escuadra Iñigo Campioni, con la insignia en el acorazado **Giulio Cesare**. Se dispusieron algunas trampas de submarinos y amplias operaciones de reconocimiento aéreo ofensivo por toda la zona del Mediterráneo.

El destino quiso que, durante los mismos días previstos para la travesía del convoy italiano, la flota británica del Mediterráneo tuviese que proteger dos convoyes que habían zarpado de Malta con destino a la ciudad egipcia de Alejandría. El comandante la «Mediterranean Fleet», almirante Andrew B Cunningham, debido a que aún no conocía la capacidad y posibilidad de reacción de la Marina italiana, consiguió que la «Fuerza H» de Gibraltar participase en la operación, con una acción de distracción en el Mediterráneo occidental. La orden explicitaba que, al margen de la protección del convoy, cualquier ocasión era válida para presentar batalla a los italianos. La escuadra británica destinada a la operación estaba formada por 3 acorazados, 1 portaaviones, 5 cruceros ligeros y 17 destructores. En las primeras horas de la tarde del 7 de julio, el convoy italiano, que había salido de Nápoles el día 6, viró hacia el Sureste y puso rumbo a Bengasi bajo la protección de la casi totalidad de la flota de guerra. A medianoche del mismo día 7, las unidades británicas partieron de Alejandría y se dirigieron hacia Malta. En la madrugada del siguiente día, la escuadra italiana fue descubierta por un sumergible que se encontraba al acecho entre Sicilia y Bengasi y que rápidamente lanzó la señal del descubrimiento. De inmediato, los hidroaviones cuatrimotores **Sunderland** de la aviación británica fueron enviados en persecución de la formación italiana. Sin embargo, durante las mismas horas del 8 de julio, un avión de reconocimiento italiano descubrió la «Mediterranean Fleet», y la noticia de la presencia británica en el mar llegó muy pronto al almirante Iñigo Campioni, lo que le confirmaba el comienzo de la operación enemiga, conocida ya a grandes rasgos desde el 4 de julio gracias al servicio de información de Supermarina, que había interceptado los mensajes británicos.

En la tarde del día 8, tras haber asegurado la llegada del convoy a Bengasi, la escuadra italiana emprendió la ruta de regreso. En ese mismo día, la aviación italiana inició los ataques contra la escuadra británica a cargo de bombarderos con base en Libia y en las islas del Egeo. Los ataques aéreos no arrojaron resultados importantes: sólo el crucero **Gloucester** recibió un impacto en el puente de mando pero no tuvo que abandonar la misión. A la caída de la noche, Cunningham cambió de plan: ordenó a los convoyes que no abandonasen Malta y cambió el rumbo de suerte que pudiese encontrarse en las primeras horas de la mañana del día 9 a cerca de 60 millas al oeste de Navarino, para dirigirse a continuación a un punto situado al sur de Taranto, por donde era muy probable que transitase la escuadra italiana. Durante toda la mañana del 9, el reconocimiento aéreo italiano no logró descubrir los barcos enemigos, mientras que, ya a las 7.30, un hidroavión **Sunderland** de Malta había avistado los barcos de Campioni a unos 50 millas al este de Cabo Spartivento, y a partir de ese momento los aparatos de reconocimiento británicos no abandonaron la formación italiana.

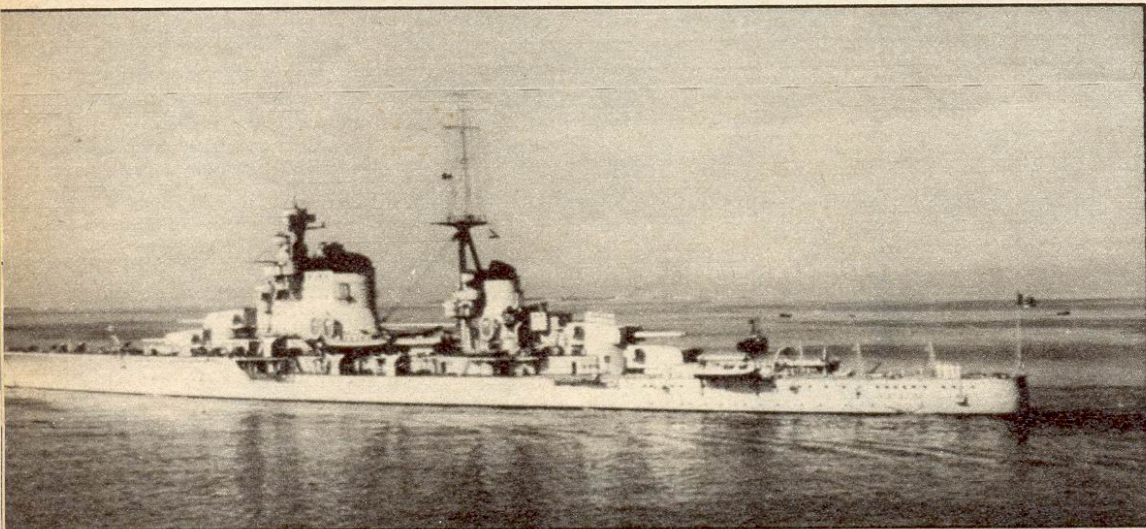
En una situación semejante, al tiempo que Cunningham gozaba de plena autonomía en las propias decisiones y de autoridad directa sobre todas las fuerzas aeronavales del Mediterráneo centro-oriental, por lo que se dirigió al encuentro de la flota italiana, seguida muy de cerca por las uni-



El **Warspite**, *buque almirante de la Flota del Mediterráneo*

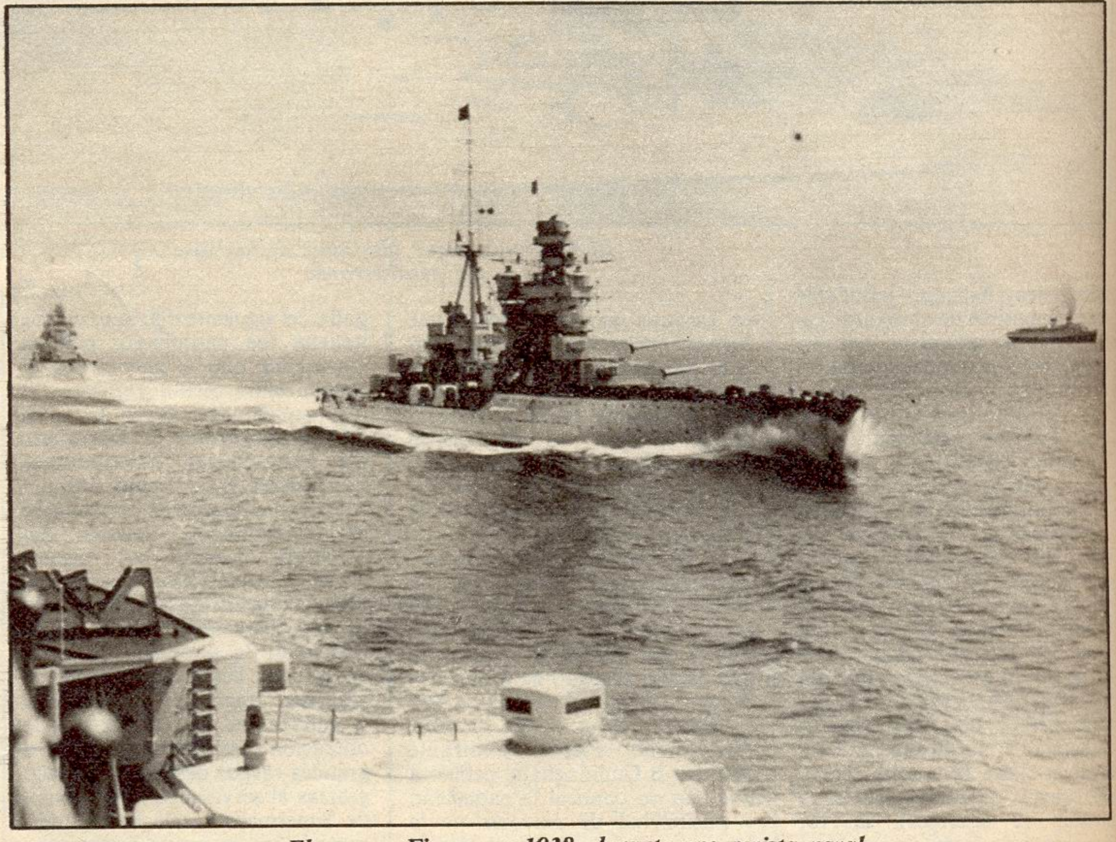
El crucero Zara, *considerado como una de las mejores unidades de la Marina italiana, sólido, bien protegido y armado, y suficientemente veloz. Estuvo presente en Punta Stilo. En Italia se le dio gran importancia al encuentro de Punta Stilo, mientras que en Gran Bretaña, definido como «Acción frente a las costas de Calabria», nunca fue considerado de importancia. La historia naval oficial británica dedica 44 líneas al episodio, mientras que en la italiana ocupa más de 60 páginas*





El Pola *navega a poca velocidad. Inmovilizado en las aguas de Matapan por los aviones torpederos del portaaviones* Formidable, *el 29 de marzo de 1941, provocaría la destrucción del* Zara *y del* Fiume *que corrieron en su ayuda y fueron sorprendidos por el fuego enemigo. El episodio de Matapan fue consecuencia de una decisión política en respuesta a una exigencia del aliado alemán, y en el que concurrieron retrasos e ineptitudes operativas*

dades de reconocimiento británicos, el almirante Campioni se hallaba privado de noticias y no podía disponer del reconocimiento estratégico que dependía de Supermarina; menos aún podía intervenir en la Aviación. La única posibilidad para Campioni habría sido la de enviar alguna división de cruceros para que efectuase exploraciones con la esperanza de descubrir algo. Por otra parte, era humano —en la primera experiencia de enfrentamiento aeronaval de la guerra—, que el comandante tuviese confianza en la organización de mando de la Marina y, por ende, en la dirección centralizada de las operaciones de Supermarina. Cierto es, que ya en las primeras escaramuzas Campioni y el Estado Mayor embarcado tuvieron ocasión de darse cuenta de lo ineficaz e incluso inexistente de la cooperación aeronaval; por ejemplo, se pidió a la aviación de Sicilia, a través del mando de la Marina Messina, que enviase algún avión de caza para eliminar la presencia de los aviones de exploración ingleses. El resultado fue que no sólo no llegaron los aviones, sino que, durante toda la mañana del día 9, el mando embarcado y los mandos de tierra no consiguieron

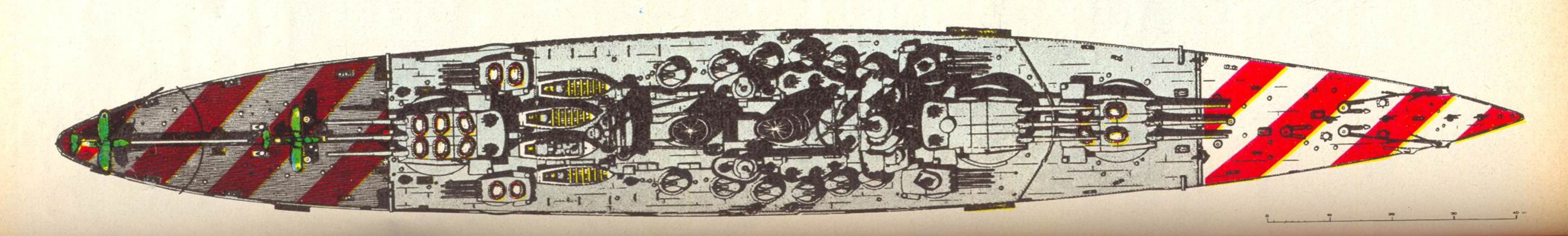


El crucero Fiume, *en 1938, durante una revista naval*

LITTORIO (1943). Marina italiana
Pertenecía a la clase «Vittorio Veneto» constituida por 4 unidades: *Vittorio Veneto, Littorio, Roma, Impero*

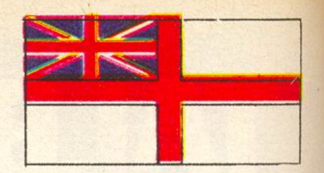


Astilleros	*Ansaldo - Genova Sestri* *Puesta en grada: 28-10-1934* *Botadura: 22-8-1937* *Completado: 6-5-1940* *Fecha límite de servicio: 1-6-1948*
Desplazamiento	*Standard: 41.377 t.* *Normal: 43.835 t.* *Plena carga: 45.963 t.*
Dimensiones	*Eslora: pp. 224,5 m.* *total: 237,8 m.* *Manga: 32,9 m.* *Calado: 10,5 m.*
Aparato motor	*8 calderas con tubos de agua tipo Yarrow con recalentador* *4 grupos turborreductores tipo Belluzzo* *Potencia: 140.000 HP* *Velocidad: 30 nudos* *Combustible: 4.000 t. de nafta* *Autonomía: 3.950 millas a 20 nudos* *4.580 millas a 16 nudos*
Protección	*Vertical máx.: 350 mm.* *Horizontal máx.: 207 mm.* *Artillería máx.: torres g.c. 350 mm.* *torres m.c. 150 mm.* *Torreón máx.: 260 mm.*
Armamento	*9-381/50; 12-152/55; 12-90/50 a.a.; 20-37/54 a.a.; 24-30-20/65 a.a.; 4-120/40; 1 catapulta y 3 aviones*
Tripulación	*120 oficiales + 1.800 suboficiales y marinería*

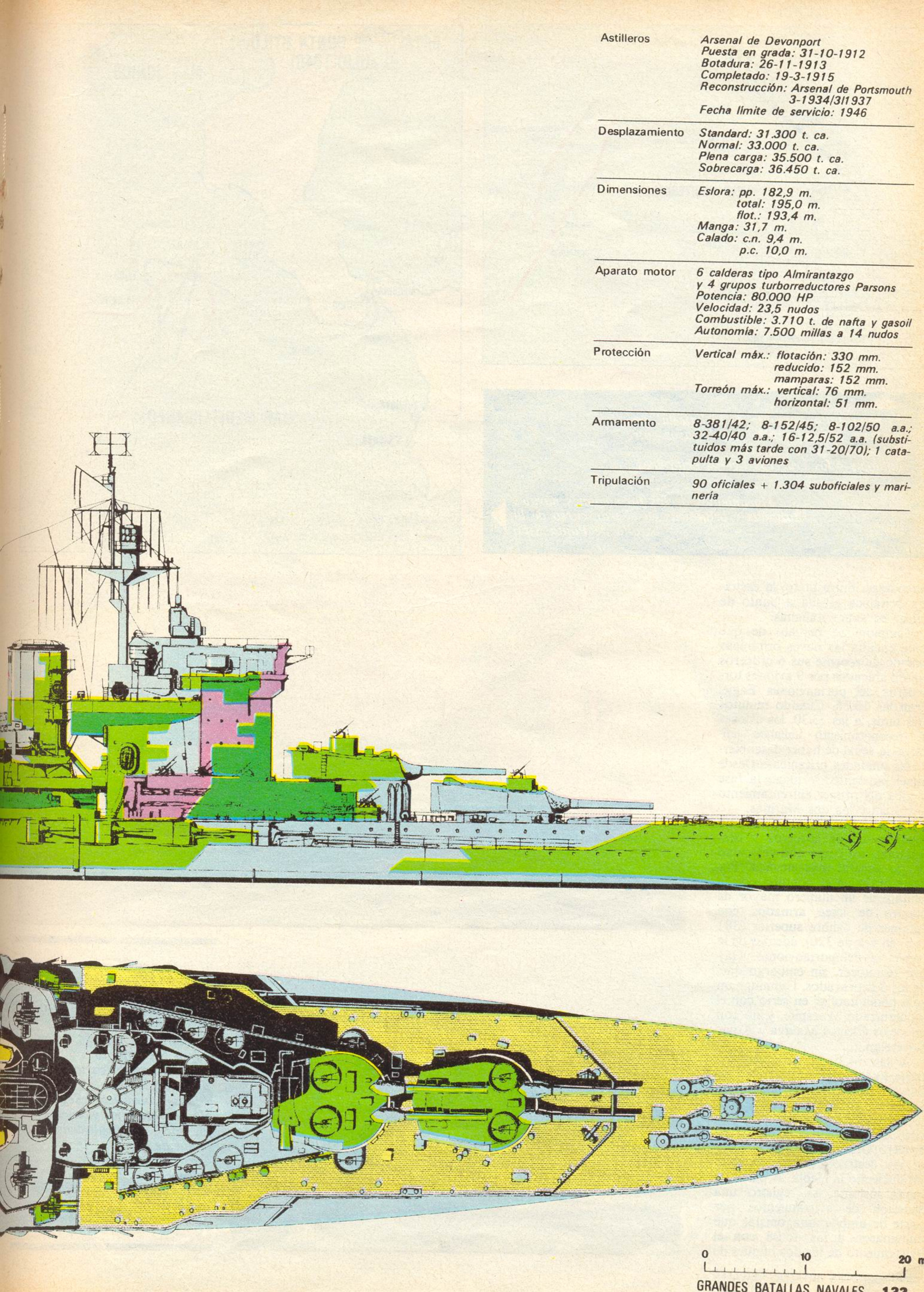


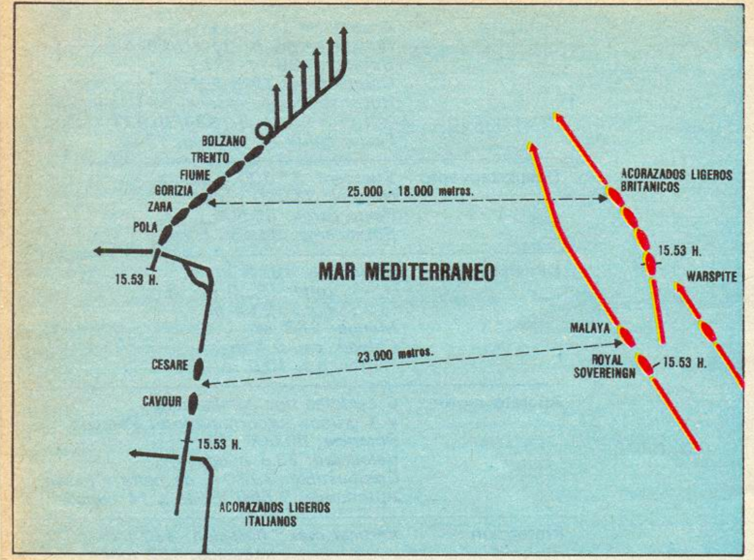
WARSPITE (1943). Marina británica. Acorazado.

Pertenecía a la clase «Queen Elizabeth» con las unidades *Barham, Queen Elizabeth, Malaya, Valiant*



Astilleros	*Arsenal de Devonport* *Puesta en grada: 31-10-1912* *Botadura: 26-11-1913* *Completado: 19-3-1915* *Reconstrucción: Arsenal de Portsmouth 3-1934/3/1937* *Fecha límite de servicio: 1946*
Desplazamiento	*Standard: 31.300 t. ca.* *Normal: 33.000 t. ca.* *Plena carga: 35.500 t. ca.* *Sobrecarga: 36.450 t. ca.*
Dimensiones	*Eslora: pp. 182,9 m.* *total: 195,0 m.* *flot.: 193,4 m.* *Manga: 31,7 m.* *Calado: c.n. 9,4 m.* *p.c. 10,0 m.*
Aparato motor	*6 calderas tipo Almirantazgo y 4 grupos turborreductores Parsons* *Potencia: 80.000 HP* *Velocidad: 23,5 nudos* *Combustible: 3.710 t. de nafta y gasoil* *Autonomía: 7.500 millas a 14 nudos*
Protección	*Vertical máx.: flotación: 330 mm.* *reducido: 152 mm.* *mamparas: 152 mm.* *Torreón máx.: vertical: 76 mm.* *horizontal: 51 mm.*
Armamento	*8-381/42; 8-152/45; 8-102/50 a.a.; 32-40/40 a.a.; 16-12,5/52 a.a. (substituidos más tarde con 31-20/70); 1 catapulta y 3 aviones*
Tripulación	*90 oficiales + 1.304 suboficiales y marinería*





El momento culminante de la batalla, es decir, el comienzo de los disparos entre los acorazados y cruceros italianos y los cruceros ligeros británicos

Movimientos de las formaciones navales italianas y británicas en el transcurso de la batalla de Punta Stilo

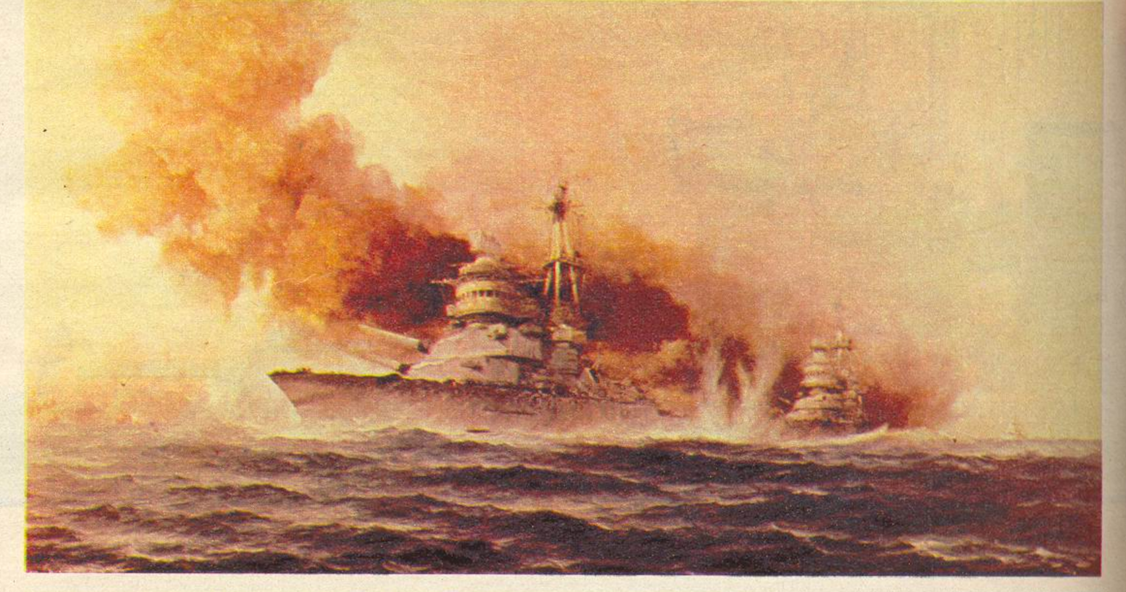
BATALLA DE PUNTA STILO
(9-JULIO-1940)
MAR JONICO
PUNTA STILO
11.30 H.
15.53 H.
15.53 H.
MESSINA
REGGIO C.
19.00 H.
19.00 H.
AUGUSTA
SIRACUSA
MAR MEDITERRANEO
11.30 H.
CABO PASSERO
RUTA DE LA ESCUADRA ITALIANA
RUTA DE LA ESCUADRA BRITANICA
Servicio cartográfico de «La Vanguardia»

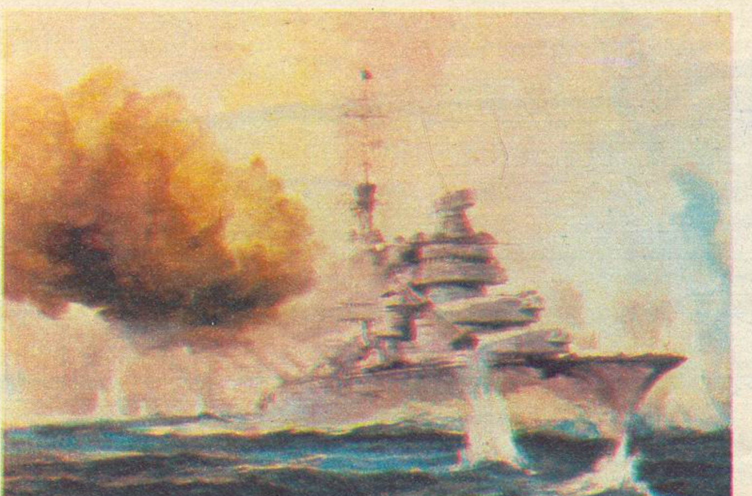
entenderse. Entre tanto, la escuadra británica estaba a punto de entrar en aguas italianas.

Campioni se percató de que tenía encima las naves británicas cuando de repente sus 6 cruceros fueron atacados por 9 aviones torpederos del portaaviones **Eagle**. Eran las 13.26. Cuando minutos más tarde, a las 13.30, los aviones de reconocimiento italianos lanzaron la señal de haber descubierto las unidades británicas. Desde aquel momento, se inició la fase táctica del primer enfrentamiento naval entre las dos Marinas.

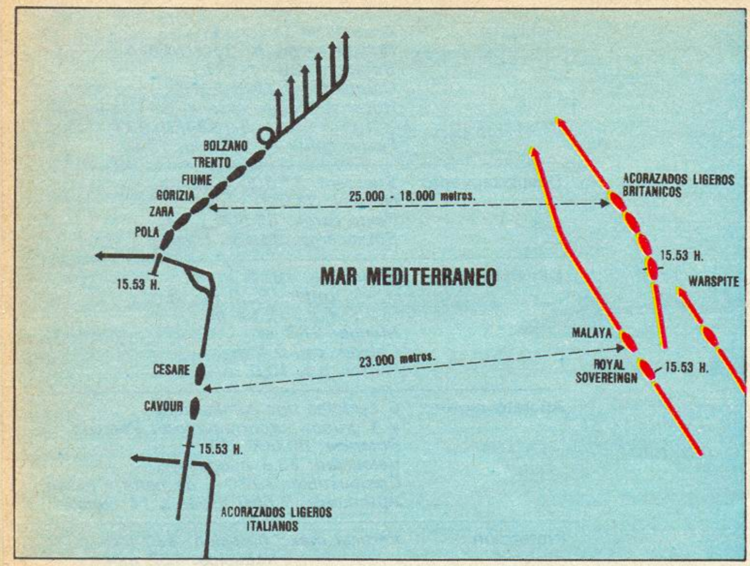
Por parte italiana existía una superioridad de cruceros y destructores, así como una velocidad por lo general más elevada. Por parte británica se contaba con la ventaja de un número mayor de buques de línea armados con cañones de calibre superior (381 mm. en vez de 320), además de la presencia del portaaviones. Hay que reconocer, sin embargo que, de los 3 acorazados, Cunningham sólo podía confiar en serio con el modernizado **Warspite**, y no con los viejos y lentos **Malaya** y **Royal Sovereign**.

A las 14.30 se produjo, por parte italiana, el avistamiento de barcos sospechosos hacia el Sureste, y los destructores de cola recibieron orden de extender una cortina de niebla. A las 14.47, el crucero **Orion** avistó precisamente los destructores que estaban produciendo la niebla. A partir de aquel instante, se registró una sucesión de avistamientos por parte de ambos antagonistas que culminaron a las 15.08 con el avistamiento de los dos buques de





Al lado y arriba: los acorazados Cavour *y* Cesare *en la batalla de Punta Stilo, el 9 de julio de 1940, en una representación pictórica del pintor Claudus. Punta Stilo fue la primera batalla en la que combatió la flota italiana durante la Segunda Guerra Mundial y, aunque fue poco significativa desde un punto de vista estrictamente militar, evidenció las grandes deficiencias de organización tanto de la Marina como de la Aviación*



El momento culminante de la batalla, es decir, el comienzo de los disparos entre los acorazados y cruceros italianos y los cruceros ligeros británicos

Movimientos de las formaciones navales italianas y británicas en el transcurso de la batalla de Punta Stilo

BATALLA DE PUNTA STILO
(9-JULIO-1940)

MAR JONICO
PUNTA STILO
11.30 H.
15.53 H.
15.53 H.
MESSINA
REGGIO C.
19.00 H.
19.00 H.
AUGUSTA
MAR MEDITERRANEO
SIRACUSA
11.30 H.
CABO PASSERO
RUTA DE LA ESCUADRA ITALIANA
RUTA DE LA ESCUADRA BRITANICA

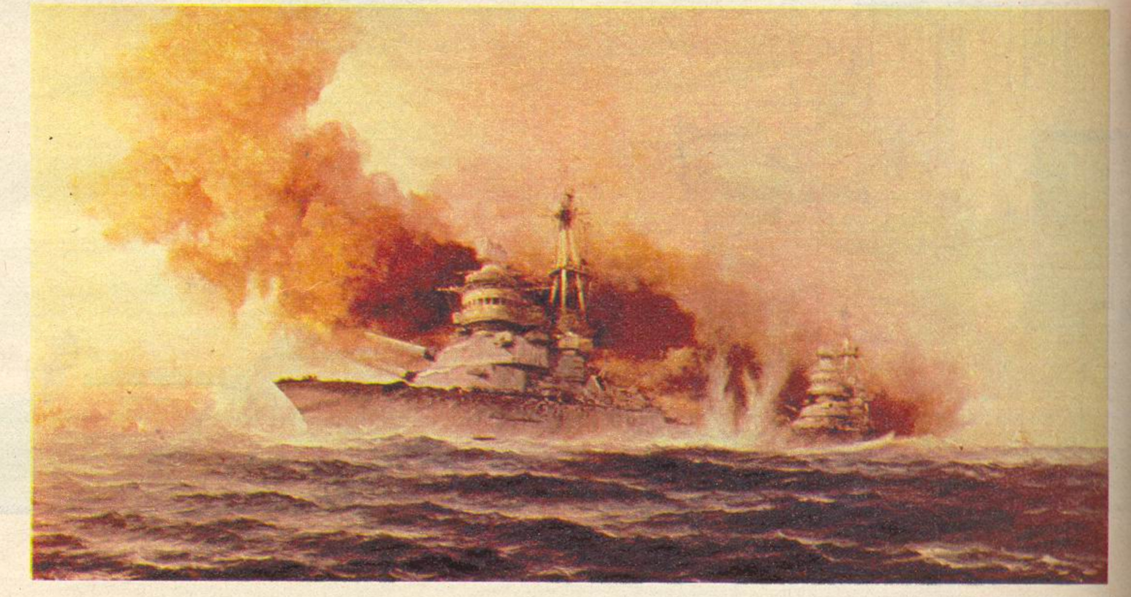
Servicio cartográfico de «La Vanguardia»

entenderse. Entre tanto, la escuadra británica estaba a punto de entrar en aguas italianas.

Campioni se percató de que tenía encima las naves británicas cuando de repente sus 6 cruceros fueron atacados por 9 aviones torpederos del portaaviones **Eagle.** Eran las 13.26. Cuando minutos más tarde, a las 13.30, los aviones de reconocimiento italianos lanzaron la señal de haber descubierto las unidades británicas. Desde aquel momento, se inició la fase táctica del primer enfrentamiento naval entre las dos Marinas.

Por parte italiana existía una superioridad de cruceros y destructores, así como una velocidad por lo general más elevada. Por parte británica se contaba con la ventaja de un número mayor de buques de línea armados con cañones de calibre superior (381 mm. en vez de 320), además de la presencia del portaaviones. Hay que reconocer, sin embargo que, de los 3 acorazados, Cunningham sólo podía confiar en serio con el modernizado **Warspite,** y no con los viejos y lentos **Malaya** y **Royal Sovereign.**

A las 14.30 se produjo, por parte italiana, el avistamiento de barcos sospechosos hacia el Sureste, y los destructores de cola recibieron orden de extender una cortina de niebla. A las 14.47, el crucero **Orion** avistó precisamente los destructores que estaban produciendo la niebla. A partir de aquel instante, se registró una sucesión de avistamientos por parte de ambos antagonistas que culminaron a las 15.08 con el avistamiento de los dos buques de





Al lado y arriba: los acorazados Cavour *y* Cesare *en la batalla de Punta Stilo, el 9 de julio de 1940, en una representación pictórica del pintor Claudus. Punta Stilo fue la primera batalla en la que combatió la flota italiana durante la Segunda Guerra Mundial y, aunque fue poco significativa desde un punto de vista estrictamente militar, evidenció las grandes deficiencias de organización tanto de la Marina como de la Aviación*

línea italianos desde el crucero **Neptune**, a la distancia de 15 millas con rumbo 250°. Acto seguido se inició el fuego, que puede subdividirse en seis fases:

1) acción entre los cruceros, desde las 15.15 hasta las 15.31, con intervención de los acorazados desde las 15.23 hasta las 15.35;

2) acción entre los acorazados desde las 15.48 hasta las 16.04, con la intervención de los cruceros desde las 15.56 hasta cerca de las 16.15;

3) ataques de los aviones torpederos del portaaviones **Eagle**, desde las 15.45 hasta las 16.05;

4) acción de los destructores italianos, desde las 16.05 hasta aproximadamente las 16.50;

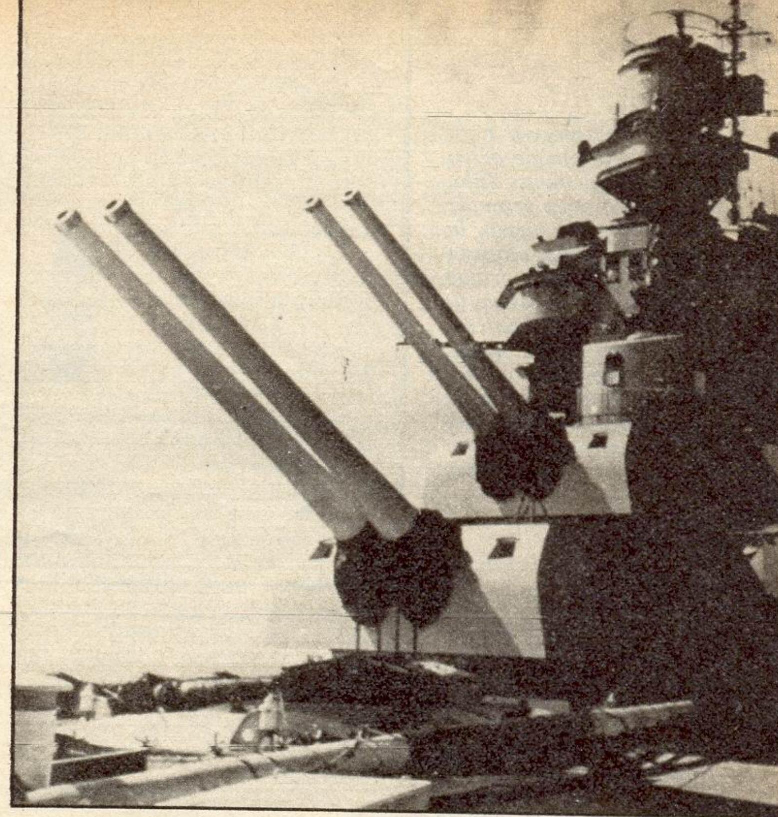
5) ruptura del contacto y regreso a las bases de las fuerzas navales italianas, a partir de las 16.05;

6) intervención de los bombarderos italianos, desde las 16.34 hasta las 21.10.

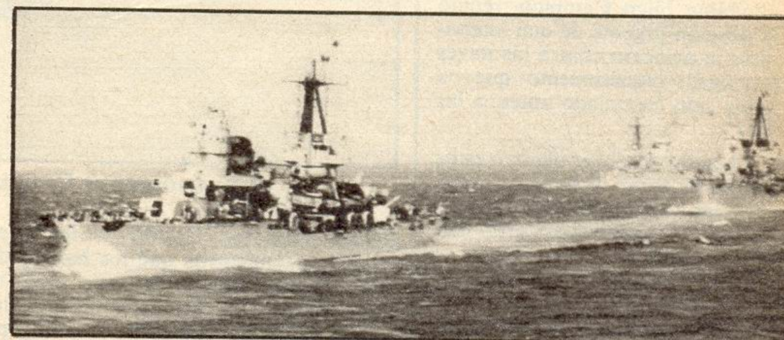
La primera fase se inició con el acercamiento de la 8.ª División a los cruceros británicos, contra los cuales se dirigió a una velocidad de 30 nudos y abrió fuego a las 15.20, a una distancia de 20.000 metros. Los barcos británicos respondieron apuntando a los destructores de la 9.ª Escuadrilla «Alfieri». Al cabo de pocos minutos entraron en acción los dos cruceros de la 4.ª División. La acción balística duró hasta las 15.31, con disparos bien dirigidos por ambas partes, pero sin que ninguno de ellos hiciese blanco en las unidades. La interrupción del contacto se debió a la intervención de los acorazados. En efecto, a las 15.23, la División «César» y el grupo «Pola» (1.ª y 3.ª Divisiones), habían virado a estribor para dirigirse hacia el adversario, mientras las 7.ª División detectaba los buques de línea británicos que se aproximaban. Casi simultáneamente, el **Warspite**, seguido del **Malaya**, se acercó por el Norte y abrió fuego contra los cruceros italianos desde una distancia de 24.000 metros, localizado enseguida los objetivos, de suerte que las unidades italianas de la 8.ª y 4.ª Divisiones tuvieron que maniobrar para zafarse del peligro. Tras algunas acciones tácticas menores, se produjo el choque entre los buques de combate.

A las 15.53, la 5.ª División inició los disparos desde una distancia de 26.400 metros y al mismo tiempo al almirante Campioni ordenó a los cruceros **Pola, Bolzano, Gorizia, Fiume** y **Zara** que se acercasen a los acorazados británicos hasta una distancia útil de tiro de sus cañores de 203 mm. Los acorazados del almirante Cunningham respondieron al fuego al cabo de algunos minutos desde una distancia de 22.000 metros: el **Warspite** disparó 17 salvas y el **Malaya** 8. La puntería italiana fue discretamente certera y algunas salvas hicieron blanco en las unidades británicas; sólo una demasiado corta cayó a unos 350 metros a babor de la proa del **Warspite**. El tiro de los cañones británicos, que al principio registró cierta dispersión, fue centrado enseguida, hasta que a las 15.59 el **Giulio César** fue alcanzado por un proyectil de 381 mm.

A causa de los desperfectos sufridos, el buque almirante italiano tuvo que apagar cuatro de las ocho calderas, de modo que su velocidad disminuyó inmediatamente hasta los 18 nudos. El jefe de las fuerzas navales ordenó que la 5.ª División rompiese el contac-



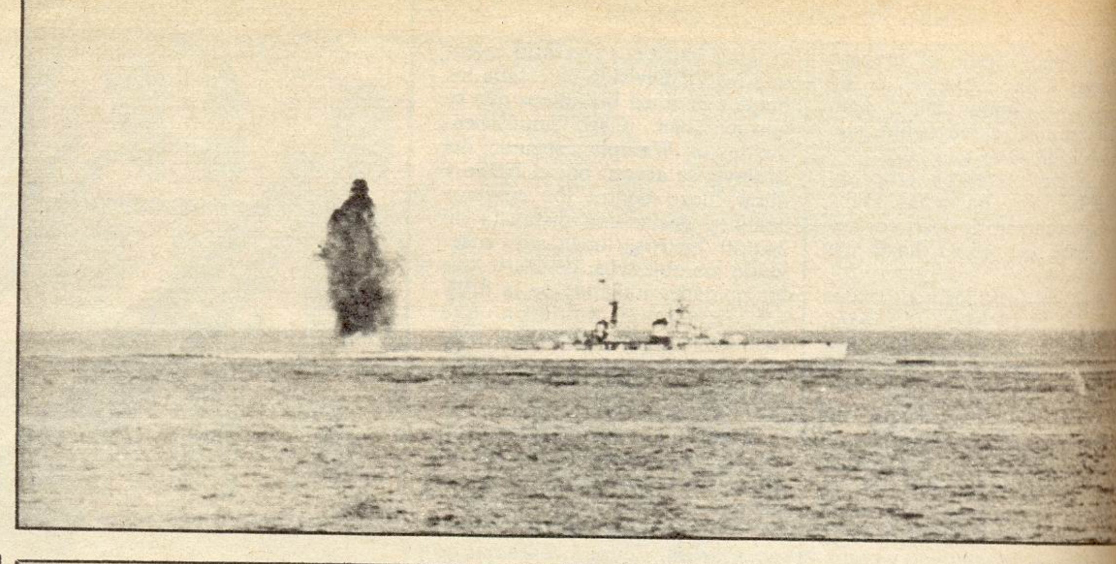
Piezas de artillería de 203/50 del crucero pesado italiano Pola



Los cruceros ligeros Duca d'Aosta, Attendolo *y* Montecuccoli *maniobran a gran velocidad*

Los cruceros Zara, Fiume, Pola *y* Garizia *a toda marcha hacia el adversario al comienzo de la batalla de Punta Stilo Fue ésta la primera vez en que la Marina italiana tuvo oportunidad de enfrentarse a la británica*

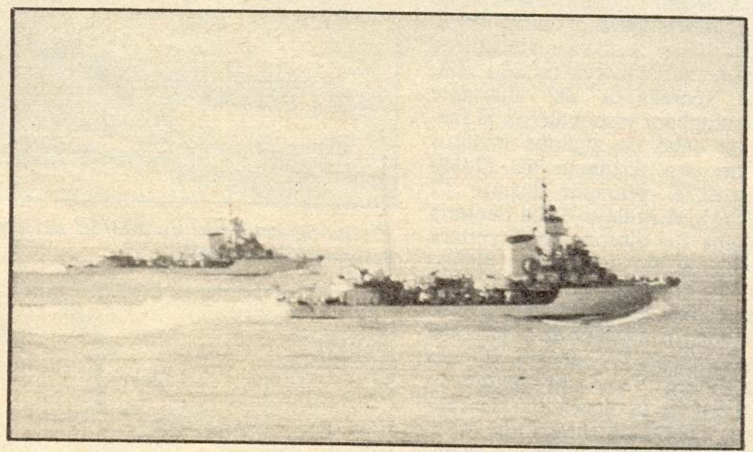
El crucero Zara sometido al ataque aéreo en Punta Stilo. Debido a un error de avistamiento, la escuadra italiana fue atacada por escuadrillas de bombarderos de la «Regia Aeronautica». Los daños no fueron serios, pero fue el primer síntoma de una deficiente preparación aeronaval y de una escasa colaboración entre las fuerzas



to y virase hacia afuera, y dispuso que a las 16.05 se efectuase el ataque de apoyo de las escuadrillas de destructores. El **Giulio Cesare** y el **Conte di Cavour** continuaron los disparos hasta que desaparecieron tras las cortinas de niebla producidas por las unidades de escolta para protegerlos durante la maniobra de alejamiento. En este trance, a las 16.30, el almirante Iñigo Campioni repitió la petición urgente de que interviniese la aviación contra las naves enemigas; requerimiento que ya había sido formulado antes, a las 14.15.

Mientras se desarrollaban estos hechos en torno al **Giulio Cesare**, entre las 15.50 y las 16.00, todos los cruceros pesados abrieron fuego: primero el **Trento**, luego el **Fiume**, a continuación el **Bolzano**, **Zara** y **Pola**, y por último el **Gorizia**. Los cruceros adversarios respondieron a los italianos con nutrido fuego, pero poco eficaz. Sólo el **Bolzano** fue alcanzado por tres granadas a las 16.05, que le produjeron deperfectos en el timón, en un cañón de 203 mm. de la torre superior de proa y en la cámara de lanzamiento de popa. Sin embargo, el **Bolzano** pudo seguir disparando y maniobrando. A las 16.03, los cruceros italianos recibieron del **Giulio Cesare**, que había sido alcanzado, la orden de **«virar unos 140° a babor»**, es decir romper el contacto y dejar a los destructores la tarea del ataque a las naves adversarias. Las unidades cesaron el fuego de forma gradual: primero el **Trento**, y el **Pola** a las 16.04; el **Fiume** a las 16.05; el **Gorizia** a las 16.12; el **Zara** a las 16.16 y, por último, el **Bolzano** a las 16.20.

Los cruceros británicos, que habían interrumpido el fuego a las 15.30, viraron 210° a las 15.51 para reanudar el contacto y, a las 15.59, abrieron fuego para responder al de los cruceros pesados italianos. El primero en disparar fue el **Orion** a las 15.59, después el **Neptune** y el **Sidney** a las 16.00 y, en último lugar, el **Liverpool** a las 16.02. Los cruceros británicos continuaron los disparos hasta las 16.15 desde distancias compren-



Los destructores **Camicia Nera** *y* **Artigliere**

didas entre los 21.000 y los 18.000 m., mientras que los barcos italianos habían iniciado el fuego desde una distancia media de 25.000 m. El **Warspite**, buque almirante de Cunningham, intervino a las 16.09 en el enfrentamiento entre los cruceros con el lanzamiento de seis salvas. Una vez roto el contacto, los cruceros británicos se vieron libres para dirigir sus disparos contra los destructores italianos que se dirigían al ataque.

Mientras trascurría el contacto entre los acorazados y los cruceros, tuvo efecto el ataque de los aviones torpederos del portaaviones **Eagle**. Su objetivo fueron los cruceros de la 3.ª División; pero a causa del humo de la artillería y el de escape de la combustión de los barcos, fueron nulos los resultados de la acción tanto de torpedear desde los aviones como los del fuego antiaéreo. De todos modos, los aviones británicos pudieron acercarse, atacar y alejarse libremente sin ninguna oposición aérea por parte italiana, aun cuando la escuadra se hallase a poca distancia de las costas nacionales y, por consiguiente, de las bases aéreas.

La acción de los destructores italianos fue llevada a cabo con decisión, pero con igual empeño reaccionaron los buques de la «Mediterranean Fleet», hasta el extremo de que en determinado momento, en vez de alejarse del peligro de un ataque con torpedos, los acorazados **Malaya** y **Warspite** se lanzaron en medio de la refriega de los destructores disparando con su armamento secundario de 152 mm. Esta fase del enfrentamiento tampoco arrojó resultado alguno en cuanto a pérdidas o daños.

Con el cese de la acción de los destructores se puso prácticamente fin al enfrentamiento de Punta Stilo, entendido más bien como una acción de contienda naval. A las 17.00 horas, las escuadras adversarias se hallaban fuera de la vista. El almirante británico decidió no perseguir a los barcos italianos, ya que sospechaba que el repliegue pudiera ser una maniobra para atraerlo a una emboscada de submarinos. Tras haber alcanzado una posición situada al norte de la zona de niebla producida por las unidades italianas, ordenó poner rumbo hacia el Oeste, dirigiéndose así a cerca de 25 millas de la costa calabresa. A continuación se dirigió al Sureste, hacia una posición situada al sur de Malta, al objeto de reanudar la misión inicial de protección de los convoyes que se dirigían desde la isla hasta Alejandría. Mientras tanto, a las 16.43, llegó a la zona la aviación italiana. La petición de intervención aérea había llegado a Superaéreo, a través de Supermarina, hacia las 14.50. Poco después, se dieron las órdenes pertinentes a la 2.ª Escuadra aérea y a la 4.ª Zona aérea. Una primera formación de 10 aparatos despegó de Gela a las 15.35, seguida de las divisiones de Sicilia y las de las bases de Lecce y Brindisi.

Los ataques de los bombarderos italianos —la aviación italiana aún no disponía de aviones torpederos— se sucedieron desde las 16.43 hasta las 12.10 en número de dieciocho; se empleó un total de 126 aviones y fueron lanzadas 270 bombas de 100 kg, 236 de 250, y 8 de 500. El **Warspite** y el **Eagle** sufrieron cinco ataques cada uno de ellos. Los cruceros y los destructores también fueron castigados con dureza. Ninguna unidad fue alcanzada, pero los británicos admitiron que, a pesar de la considerable altura desde la que los aviones italianos lanzaban sus cargas, muchas bombas cayeron cerca de los barcos. Sin embargo, el hecho más negativo de la acción fue que los aparatos italianos bombardearon también a la escuadra nacional. No se sabe con exactitud cuántos fueron estos ataques aéreos efectuados por error contra los barcos italianos. De todos modos, se comprobó que, entre las 16.20 y las 19.30, el número de ataques fue igual, si no superior, al que se llevó a cabo contra las naves adversarias. La causa principal de la equivocación fue sin duda la carencia de un exacto conocimiento de la situación naval y, en consecuencia, como razón básica, la falta absoluta de conocimiento, adiestramiento y experiencia en la cooperación aeronaval. Acontecimiento éste más grave, si cabe, en cuanto que debía ser evidente y claro a todos que la guerra de Italia sólo habría de tener una característica: la aeronaval.

El bombardeo de la escuadra italiana por parte de los aviones nacionales fue y es catalogado dentro de la gravísima laguna existente en la preparación militar italiana, junto a la falta de una estrecha cooperación entre la Marina y la Aviación, que debería haber sido la tarea primordial de esas dos fuerzas armadas. Los motivos y razones de ello fueron

múltiples y, objetivamente, las responsabilidades de las anomalías no pueden ser achacadas en bloque a la Aviación o a la Marina; como siempre, han de ser repartidas con justicia. Se pueden encontrar explicaciones a los acontecimientos de Punta Stilo (por otra parte, se registraron también entre otros beligerantes), e incluso justificarlos desde el punto de vista operativo; pero las deficiencias de fondo, es decir, las de la preparación, adiestramiento, coordinación operativa, visión global y conducta de las acciones, y planteamiento estratégico, estas últimas causas, por desgracia, permanecen con todo su peso.

Posteriormente, muchos años después de la guerra, apareció la explicación del episodio; explicación que dio públicamente, con gran sinceridad, el jefe del Estado Mayor de la Aviación en tiempos de la batalla de Punta Stilo, general Pricolo. Los hechos se desarrollaron del siguiente modo: la Brigada Aérea, al mando del general Barba, una vez que llegó a la zona del enfrentamiento y avistó la formación británica, se dirigió hacia ella dentro de la trayectoria de tiro, pero cuando se encontraba casi en la vertical, el general, que pilotaba un avión, fue advertido por el artillero que éste no había tenido tiempo de calcular la velocidad para preparar el dispositivo de disparo. Como aún no habían soltado las bombas, el comandante de la brigada ordenó dar la vuelta y efectuar otra pasada. En el momento de dar un amplio viraje hacia la izquierda, el general Barba sintió el deseo de sobrevolar los buques italianos para que sus tripulaciones se diesen cuenta de la presencia de las divisiones aéreas; pero, al oficial artillero, no se le puso al corriente de esta iniciativa porque el comante confió en que aquel reconocería los barcos italianos. Por desgracia no fue así y el artillero, sin sospechar que se encontraba en la vertical de las naves de Campioni, soltó las bombas: acción que fue secundada por los demás aviones. Por su lado, los barcos abrieron un violento fuego antiaéreo, con lo que aumentó la confusión y el alcance del error.

El enfrentamiento terminó con el repliegue de las fuerzas navales; la aviación continuó atacando a las naves británicas incluidas las de la «Fuerza H» de Gibraltar, hasta que le permitió la autonomía de los aviones. No hubo resultados tangibles, pero el mismo Cunningham había reconocido que el peligro fue considerable y que los ataques estuvieron bien planeados. Mientras tanto, la escuadra italiana llego a Messina, desde donde las naves se separaron y prosiguieron hacia las bases de Nápoles, Taranto y La Spezia.

El primer contacto bélico naval entre británicos e italianos no tuvo grandes consecuencias, e incluso puede parecer excesivo atribuirle el apelativo de batalla, a no ser por las numerosas fuerzas empleadas.

La actitud italiana, es decir del mando en alta mar y la de Supermarina, se caracterizó por la prudencia, aun a pesar de que consiguieron atraer las fuerzas adversarias al área geográfica más favorable. De forma contraria a los británicos —que, fieles al espíritu de su tradición naval y animados por él, se lanzaron siempre adelante para atacar e incluso comprometieron sus buques de línea en una refriega de destructores—; el mando italiano ordenó el repliegue de la flota en cuanto el buque almirante recibió un impacto a bordo, con daños leves, retirada que efectuaron las unidades cubriéndose con cortinas de humo y con el contraataque de los destructores. Un comportamiento discutible que, entre otros muchos, procuró a los italianos el siguiente juicio del almirante Cunningham: **«Pienso que para los italianos habría sido demasiado el arriesgar todo en un combate prolongado y decidido... El disparo de calibre 381 que recibieron del *Warspite* causó un efecto moral completamente desproporcionado a los daños. A continuación, hicieron frente con desgana al fuego de los acorazados británicos, a pesar de que en sucesivas situaciones se encontrasen en condiciones de superioridad para presentar batalla».**

En Punta Stilo, la Marina italiana gozaba de superioridad en cuanto a cruceros y destructores; además, era superior en velocidad y tenía la ventaja de la proximidad de las bases aéreas. Estos factores positivos habrían podido transformar un breve enfrentamiento balístico en una verdadera batalla, cuyo resultado habría podido representar una gran ventaja para la todavía joven Marina italiana frente a una «Royal Navy» rica en tradiciones seculares y en espíritu agresivo.

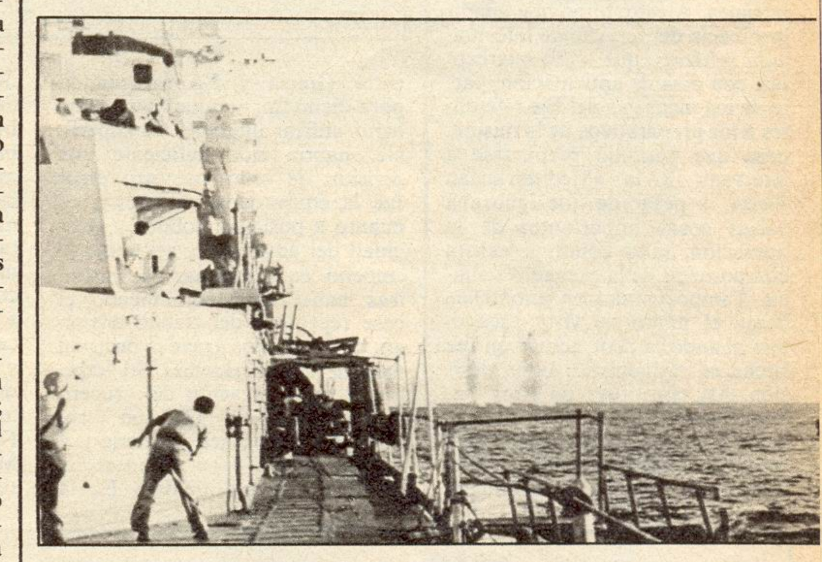
La continuación en el Mediterráneo

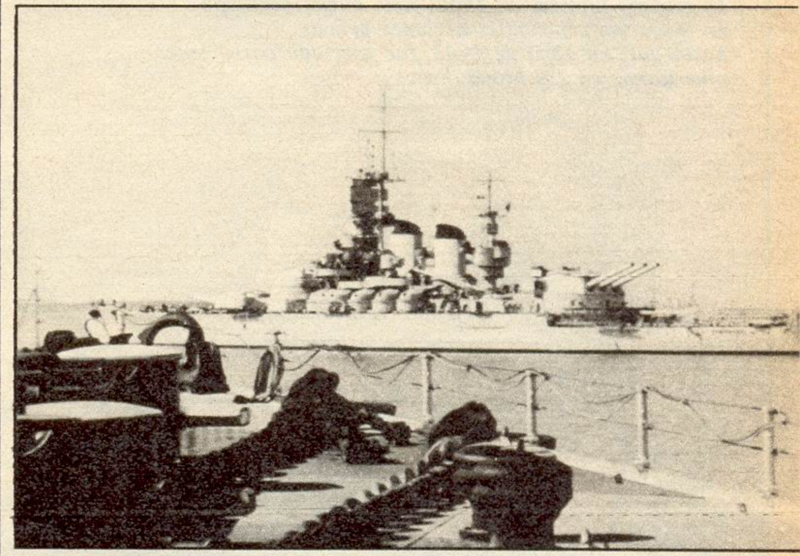
Después de los acontecimientos de Punta Stilo, y hasta el otoño de 1942, la guerra naval en el Mediterráneo adquirió el carácter exclusivo de protección y ataque al tráfico mercante que ya se indicó al principio. Los posteriores encuentros navales fueron provocados por este tipo de operaciones. En efecto, se registraron los hechos de Cabo Teulada, del 27 de noviembre de 1940, originados por una operación británica de tráfico, así como también el primero y segundo combates de la Sirte del 17 de diciembre de 1941 y del 22 de marzo de 1942 y sobre los cuales, en especial sobre el primer combate, convendría profundizar el examen y el juicio del comportamiento de los mandos, mucho más sintomáticos y graves que la actitud asumida en acontecimientos más conocidos y acerca de los cuales invita a reflexionar la última consideración que hace Cunningham en frases más arriba indicadas.

El suceso más sobresaliente de la batalla de mediados de junio de 1942 fue causado por las dos operaciones simultáneas británicas de tráfico «Harpoon» y «Vigorous», y en él se incluye el episodio del cañoneo de Pantellaria, es decir el ataque de la 7.ª División italiana (cruceros **Eugenio di Savoia** y **Raimondo Montecuccoli** y los destructores de la 10ª y 14ª Escuadrillas), a la formación naval enemiga; fue la única acción naval en donde las naves británicas, derrotadas y perseguidas por las italianas, tuvieron que romper el contacto y retirarse.

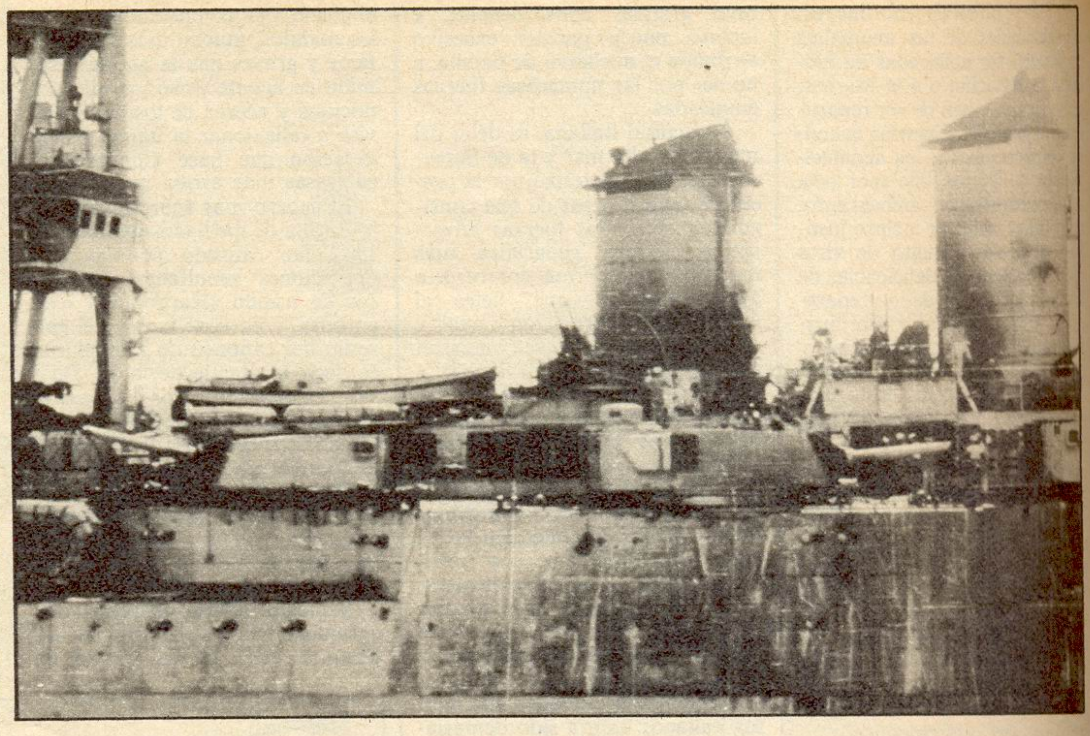
Mención aparte merecen dos episodios: el de la trampa de Matapán del 28 de marzo de 1941, y el de la batalla aeronaval de mediados de agosto de 1942. Son incontables las páginas que se han escrito sobre el primero, pero aun así, el episodio sigue estando desfigurado, mal interpretado y peor juzgado. A la distancia de cuarenta años del acontecimiento, todavía se tiene la ventura de poder leer sorprendentes extravagancias escritas por un periodista ecléctico en comandita con un director cinematográfico que ha pasado a la «historia» naval escrita, y publicadas en el principal periódico italiano, que cuentan al desprevenido lector que: **«...aquel enfrentamiento invirtió las posiciones en el Mediterráneo, cercenó el cordón umbilical de los aprovisionamientos a Africa del Norte y restableció la supremacía británica en este mar».**

Escribir y, lo que es peor, publicar estos disparates significa por lo menos no haber leído y menos razonado, no ya la historia crítica, sino tan siquiera la misma secuen-





De arriba a abajo: salvas británicas caen a proa del crucero Alberto di Giussano, *y el nuevo acorazado* Littorio *en 1940. En el momento del encuentro de Punta Stilo, el* Littorio *se hallaba aún en la fase de puesta a punto y la petición del almirante Bergamini de zarpar con el nuevo acorazado, para hacer frente al adversario, fue denegada por Supermarina*



El Giulio Cesare *buque almirante de la flota italiana en Punta Stilo. En el centro de la nave son visibles los desperfectos causados por un proyectil británico de 381 mm.*

cia de los acontecimientos acaecidos entre marzo de 1941 y el otoño de 1942. Al margen de todo esto, el episodio de Matapan se caracterizó de forma dramática por la pérdida de 3 cruceros y 2 destructores italianos. Fue el resultado de una misión innecesaria, deseada por la autoridad política (si bien fue propuesta también por los mandos navales, aunque en términos de utilización y objetivos más razonables y proporcionados), para satisfacer exigencias urgentes e injustificadas del aliado germano, que aún no había captado de lleno la realidad ni el carácter de la guerra mediterránea. A esto, hubo que añadir la eficacia del servicio de información británico que logró interceptar, con días de anticipación, parte de los mensajes del Eje referentes a los preparativos de la misión, cosa que permitió prepararse a intervenir a la «Mediterranean Fleet», a pesar de que ignoraba varias cosas importantes de la operación, tales como la exacta composición de la escuadra italiana. Tampoco faltaron anomalías desde el punto de vista táctico, aun cuando la peor actuación fue hecha en el momento de la decisión. Así, constituyó un error táctico el envío de una nutrida formación naval (1 acorazado, 8 cruceros y 13 destructores) en búsqueda de convoyes enemigos entre Grecia y Egipto, cuando para dicho fin, aunque fuese necesario utilizar unidades de superficie, habría sido suficiente una división de cruceros; otro error fue la equivocada valoración en cuanto a posición, solidez y velocidad del adversario, así como el empeño en continuar la misión tras haber sido comunicado el cese repentino del tráfico enemigo; no fue menos grave la decisión fatal de enviar, después del torpedeo e inmovilización del crucero **Pola,** toda la 1.ª División (cruceros pesados **Zara** y **Fiume** y 4 destructores) para intentar el remolque de esa unidad. En la noche del 29 de marzo de 1941, detectados por el radar y descubiertos ocularmente por los buques de línea británicos (debemos precisar que éstos tenían funcionando el radar, si bien las naves italianas fueron descubiertas de forma ocular; de todos modos, los disparos se efectuaron con arreglo a los datos del radar y a la observación visual), los cruceros pesados **Zada, Fiume, Pola** y los destructores **Alfieri** y **Carducci,** fueron destruidos por el fuego enemigo casi a quemarropa. Fue una dolorosa pérdida para la Marina italiana, aunque no superior a las que también sufrieron otras Marinas beligerantes; sin embargo, en Italia fue objeto de especulaciones partidistas durante varios años, al igual que lo fue, de forma más injusta y falsa si cabe, la expresa y difundida convicción de que los convoyes italianos que se dirigían al Africa septentrional eran destruidos de manera regular.

La batalla de mediados de agosto de 1942, que se concretó en pérdidas bastante elevadas de embarcaciones aliadas, representó probablemente el mejor ejemplo de enfrentamiento aeronaval en el Mediterráneo. Se hizo frente a una enorme opera-

El crucero Gorizia *en 1942. Este buque participó en todas las principales acciones bélicas hasta que, en abril de 1943, fue averiado por aviones americanos en La Maddalena*

ción británica de tráfico mercante, con brillantes resultados tácticos, por parte de fuerzas aeronavales italogermanas; pero, en dicha ocasión, los grandes buques permanecieron en las bases y las operaciones de ataque fueron confiadas a las unidades ligeras y submarinas.

Sumergibles y lanchas torpederas, en combinación con escuadrillas aéreas de bombardeo y torpedeo, demostraron de forma perfecta cómo tenía que efectuarse la guerra mediterránea: no con divisiones de grandes buques, sino con embarcaciones veloces, insidiosas y submarinas.

Cartel propagandístico italiano sobre los resultados de la guerra submarina del Eje





A la derecha: «¡Dios, si yo fuese un hombre! Me enrolaría en la Marina», suspira la muchacha de este cartel de la U.S. Navy